

# DIÁRIOS DE BICICLETA

DAVID BYRNE



  
Amarily's

DIÁRIOS  
DE  
BICICLETA  
DAVID BYRNE

Tradução de  
Otávio Albuquerque,  
Anna Lim e Fabiana de Carvalho

Prefácio de Tom Zé



Título original em inglês: *Bicycle diaries*

Copyright © Todo Mundo Ltd., 2009.

Amarilys é um selo editorial Manole.

Este livro contempla as regras do Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil.

As fotos e ilustrações que não pertencem ao autor são devidamente creditadas em cada página.

*Capa*

Hélio de Almeida, sobre ilustração de David Byrne

ISBN 978-85-204-3378-2

Todos os direitos reservados.

Nenhuma parte deste livro poderá ser reproduzida, por qualquer processo, sem a permissão expressa dos editores.

A Editora Manole é filiada à ABDR – Associação Brasileira de Direitos Reprográficos.

Direitos em língua portuguesa adquiridos pela:

Editora Manole Ltda.

Av. Ceci, 672 – Tamboré

06460-120 – Barueri – SP – Brasil

Tel.: (11) 4196-6000 – Fax: (11) 4196-6021

[www.manole.com.br](http://www.manole.com.br) | [www.amarilyseditora.com.br](http://www.amarilyseditora.com.br)

[info@amarilyseditora.com.br](mailto:info@amarilyseditora.com.br)

*Para Malu – que não anda de bicicleta... ainda*

# Sumário

Capa

Folha de rosto

Copyright

Dedicatória

Prefácio

Prefácio à edição de bolso americana

Introdução

Cidades dos Estados Unidos

Berlim

Istambul

Buenos Aires

Manila

Sydney

Londres

São Francisco

Nova York

Epílogo: o futuro da locomoção

Apêndice

Outros desenhos de David Byrne para paraciclos em Nova York

Agradecimentos

Sobre o autor

## Prefácio

### Centelha-Byrne

Se ele fosse Emerson, convidaria você para viver nos bosques. Se fosse Thoreau, para a desobediência civil...

Que tal? David Byrne o convida para dar umas voltas de bicicleta e mostra como isso se transforma num ato de consciência, numa centelha que pode passar do individual para o coletivo e dar ao planeta mais vida, alento e respeito.

Apesar da propalada timidez do roqueiro de Nova York, ao acompanhá-lo nessas pedaladas é melhor tratá-lo de David. Mais cerimonioso que isso é arriscado, porque o texto é tão enxuto que me lembrei do susto que levei ao ler pela primeira vez o Jorge Amado ainda proletário.

Que simplicidade!

Uma simplicidade com que DB evita desviar-se da perseguição obstinada do ser humano lutando para se reencontrar, além de dividir com o leitor-parceiro-de-guidom a aventura de pensar o mundo com ele.

Ezra Pound, a língua mais virulenta da crítica poética, elogiou Camões, entre outras coisas, porque nos caudalosos versos d’Os Lusíadas, o português, embora escorreito, não gasta papel com teses e filosofias. Mas, além disso, David é texto límpido e generosidade humana. Aspiração de mudar o mundo, sim, mas numa leitura sem aqueles vícios ensaísticos. O homem é escritor. Ponto. Agarra o leitor desde a primeira página. Sua escrita lembra o frescor inesperado dos contos de Katherine Mansfield.

O título, *Diários de bicicleta*, remete a seu predecessor, *Diários de motocicleta* (título com o qual o livro foi lançado nos Estados Unidos), viagem de Che Guevara pela América Latina. Façam ligações, diferenciações, estabeleçam pontes entre a situação de um guerrilheiro latino e de um guerrilheiro ciclista.

\* \* \*

Segure o guidom e salte no coxim porque logo na [pedalada 19](#) ele conta como as cidades americanas fizeram tudo para ser simpáticas ao carro. [Na 21](#), lembra os subúrbios da Baltimore de sua infância escocesa transplantada para os EUA. Era uma época em que os americanos temiam Rússia e Cuba, achando que os bairros onde viviam pudessem ser bombardeados a qualquer momento. Diz que as pessoas de Baltimore, morando num lugar careta, não são nem tipos sofisticados nem campesinos; são estoicos, tranquilos. O que ajuda a explicar a adaptabilidade de DB a viagens como algumas que ele narra, que pediram de fato algum estoicismo.

Na [pedalada 89](#), diz que as migrações humanas são infinitas, nunca terminaram. Duvida que alguém possa afirmar, hoje, ser nativo de algum lugar — “na maioria dos casos, não”. É um golpe certo contra a discriminação baseada em origem.

Pouco adiante, dá uma ferroada na arquitetura: para ele, os feios prédios atuais dizem que não seremos como nossos pais; que nós, “pessoas modernas”, somos diferentes, não mais caipiras. E, botando abaixo edificações de cidades antigas, mostramos que não queremos associar nenhuma parte do cenário urbano ao nosso passado, que o passado é uma prisão visual. Observa que “os chineses estão fazendo isso agora, a passos largos”.

Bem no alvo, DB continua, cutucando o preconceito inerente às aparentes mudanças: os caixotes de concreto e vidro representam o triunfo do culto ao capitalismo e do materialismo marxista... “Sistemas opostos chegaram mais ou menos ao mesmo resultado estético”.

Byrne cita dois (ex)prefeitos sul-americanos: o de Bogotá, Peñalosa, que quis que na sua cidade igualdade significasse democracia – conexão que, segundo DB, não é tão vigente assim nos Estados Unidos, olhem, é ele quem está dizendo – tornando a vida social mais tranquila e alegre, reduzindo a criminalidade. E Jaime Lerner, de Curitiba, que, com um planejamento urbano inteligente e barato, fez modificações que melhoraram a vida dos moradores.

Em cima do guidom da bicicleta, que permite uma visão mais alta e abrangente que a da janela do automóvel, você irá com ele da Turquia a Buenos Aires, das Filipinas à Austrália (que apavorantes aranhas urbanas tem Sydney!), de Nova York a Londres e São Francisco. Compreendendo instantaneamente, com o olhar, essa linguagem que é o procedimento humano construindo e destruindo suas cidades.

No final, você pode sentir uma vontade louca de subir também numa bicicleta para fazer suas próprias observações e incentivar a reformulação das cidades, das convivências, da poluição, porque uma ideia simples pode provocar um efeito dominó e transformar o mundo.

Numa das últimas pedaladas, David Byrne comenta com você: “Observar e participar da vida de uma cidade — mesmo para uma pessoa reticente e frequentemente tímida como eu — é uma das maiores alegrias da vida. Ser uma criatura social — isso faz parte do que significa ser humano”.

*Tom Zé,  
São Paulo,  
setembro de 2009*

## Prefácio à edição de bolso americana

Quando as edições deste livro em capa dura e e-book foram lançadas, eu resolvi que, em vez de promovê-lo com leituras, eu iria participar de pequenos eventos em várias cidades. Essas apresentações e discussões teriam como foco não apenas as bicicletas, mas também o passado e o futuro de nossas cidades. (Por sua vez, este livro — o leitor logo irá descobrir, espero eu — não é realmente sobre bicicletas.) Visitei São Francisco, Portland, Los Angeles, Seattle, Austin, Minneapolis, Chicago, Toronto, Ottawa, Philadelphia, Washinton, D.C., Providence, Boston e Atlanta. Em cada um desses lugares, havia quatro de nós no palco: um representante da autoridade local da cidade, um ativista (geralmente em prol do ciclismo urbano, mas, às vezes, ligado ao transporte público também), um historiador ou teórico de urbanismo e eu. Cada um de nós falava por cerca de vinte minutos, mostrava slides e respondia a perguntas no final. Esses eventos eram de uma escala modesta — normalmente, os teatros tinham lotação máxima de menos de mil pessoas —, mas na maioria dos casos deixaram uma impressão duradoura, tanto em mim quanto nos participantes locais. Em cada cidade, encontrei diversas pessoas que, de várias formas, estão lidando com muitas das ideias, considerações e problemas urbanos que discuto neste livro. Muitas dessas ideias não são originais. Outros já disseram as mesmas coisas, às vezes, até melhor; certamente, com muito mais detalhes do que eu fiz. Minhas ideias vêm, em parte, de livros, mas com a mesma frequência elas surgem de passeios de bicicleta em cidades como as que mencionei aqui.

As pessoas que se apresentam e comparecem a esses fóruns são aquelas que estão de fato trabalhando para transformar nossas cidades. Uma das coisas que captei nesses eventos foi a sensação de que há uma movimentação na opinião pública no sentido de tornar nossas cidades menos centradas nos automóveis e mais adequadas às pessoas em geral. Esses encontros às vezes se transformavam em um ponto de convergência desse desejo, um lugar onde se podia discutir abertamente, o que foi empolgante. Fiquei com a impressão de que, com um pouco mais de esforço, a mudança não é apenas possível: é inevitável.

Como isso aconteceu? Em parte, esse impulso sentido amplamente não é inspirado por discursos de estudiosos ou políticos; ele deve-se ao fato de que as cidades voltaram a ser um lugar atraente para morar, trabalhar e educar nossos filhos — muito mais do que eram há algum tempo. Conforme as cidades ficaram mais atraentes, seus habitantes naturalmente olharam para os ambientes ao seu redor com outros olhos; eles se envolvem muito mais se aquele não é apenas um lugar onde trabalhar durante o dia ou, ocasionalmente, assistir a um show ou comer fora. Há um egoísmo saudável envolvido no movimento para tornar as cidades mais agradáveis. Para os residentes urbanos, tudo está ligado: suas vidas domésticas, suas carreiras, o modo como vão de casa pra o trabalho, do trabalho para casa e o que tudo isso os faz sentir. A vida das pessoas não é assim tão compartimentalizada — geralmente, o lugar em que se vive, se trabalha e se diverte está a uma pedalada de distância. Fazer com que todas essas coisas se juntem e se misturem em vez de estar completamente separadas e isoladas umas das outras pode deixar a vida muito mais gostosa. Sem “trabalho agora para o futuro”<sup>1</sup>, como disse a banda Devo, parafraseando nossa tendência religiosa de adiar a vida e a

diversão — como se tivéssemos que suportar circunstâncias abaixo do ideal porque seremos recompensados mais tarde. Com o quê, uma casa no subúrbio? É essa a recompensa? Muita gente percebe que isto não é o sonho dourado que dizem ser.

Quando a compartimentalização da vida de alguém começa a se partir, o impulso é tentar melhorar *tudo*, não se concentrar apenas em ter gramados melhores, ruas arborizadas e *country clubs* nos subúrbios, a quilômetros de onde a pessoa trabalha... ou focar-se apenas em um escritório maior e uma vaga exclusiva para o seu carro quando se está na cidade. Nesses encontros, senti que as pessoas estão começando a ver suas cidades não apenas como uma parada temporária em sua carreira profissional ou em sua vida — já não é um lugar do qual fugir assim que se junta dinheiro o suficiente —, mas como um fim em si mesmas. Quanto mais pessoas compartilham essa atitude, o capital criativo nas cidades passa a superar a suposta vantagem dos gramados e da facilidade de estacionar oferecidas pelos subúrbios. As cidades sempre foram o lugar onde é possível se reinventar pessoal, psicológica e criativamente de modo contínuo. Finalmente aceitamos que chegou a hora de torná-las habitáveis também.

Ficou claro que teremos que desfazer muito do que foi feito nos últimos setenta anos. Como os russos saindo do sistema soviético, estamos começando a emergir da era da domínio do automóvel. Da mesma forma que eles, temos que superar padrões e modos de pensar (ou deixar de pensar) arraigados.

As percepções que tirei desses eventos têm sido muito animadoras, apesar da atual falta de iniciativa em lidar com uma vastidão de outros problemas, desde o aquecimento global e o colapso da economia até o comportamento dos bancos (ainda sem regulação, no momento em que escrevo!). Uma pessoa pode se tornar muito cínica com tudo isso. Talvez eu tenha dado sorte, mas esses eventos me mostraram que há razões para o otimismo. Em geral, os representantes municipais que participaram estavam do mesmo lado dos ativistas. Ambos concordavam que estruturar nossas cidades em torno dos automóveis nos levou a um — *hummm...* — beco sem saída. O resultado desse modelo não é, de modo algum, uma cidade, mas uma intersecção junto a um estacionamento. Eu já estive em cidades assim — ou no que sobrou delas.

Foi interessante notar que, em nossas reuniões anteriores aos eventos, vários dos participantes presumiram que eu seria o foco da atenção. Mas não foi o que aconteceu. O público compareceu porque estava energizado e empolgado com os assuntos discutidos ali — é a vida deles, afinal —, então eles geralmente concentravam suas perguntas nos representantes do poder público. Eu fiquei feliz em ser simplesmente o catalisador ou a desculpa para fazer aquilo acontecer, mas os detalhes mais intrincados dos projetos e propostas apresentados eram, de fato, o interesse real. Esses participantes querem ver sua cidade melhorada, e sabiam que não era eu quem faria isso acontecer. Às vezes esse foco no representante do poder público descambava para pedidos de “eu preciso de uma ciclovia na minha rua” ou em reclamações sobre motoristas insensíveis, mas as pessoas, em sua maioria, sentiam que suas cidades estavam mudando para melhor, e que essa mudança vem aos poucos.

Às vezes os políticos locais eram evasivos e davam declarações tortuosas e indiretas, sem planos concretos para apresentar em resposta às questões do público. Mas vários deles apresentaram iniciativas e propostas reais e conseguiram citar melhorias que já estavam sendo

providenciadas.

Nesses eventos, eram os historiadores e urbanistas a fonte de imprevisibilidade. Don Shoup juntou-se a nós em Los Angeles, onde ele é considerado o “guru do estacionamento” — um assunto em alta conta entre os “angelinos”. Ele fez uma apresentação detalhando o comportamento dos motoristas em busca de vagas para estacionar. Por quanto tempo eles dão a volta no mesmo quarteirão? Quantos quarteirões, em média, eles contornam? Se existe a possibilidade de estacionamento gratuito nas proximidades, será inevitável que as ruas fiquem cheias, atulhadas de motoristas esperançosos dando voltas em busca de uma vaga? (Sim, é incrível como uma grande parcela do tráfego é de fato criada por gente procurando um lugar para parar o carro na rua.) Em Nova York, Mitchell Joachim propôs que casas pudessem literalmente ser plantadas — feitas de plantas criadas e treinadas para ser nossos ninhos, sendo, assim, “verde” em vários sentidos. Ele fez ainda outra proposta, para casas feitas de carne criada em laboratório! A janela redonda, que podia ser aberta e fechada como uma lente, parecia um ânus gigante! Eca. O historiador Samuel Zipp, da Brown University, em Providence, Rhode Island, mostrou a evolução e as transformações daquela cidade utilizando-se exclusivamente de lindos cartões-postais históricos. Começando com as imagens de vias repletas de bondes e quase nenhum carro, indo até o início dos anos 1970, quando estudei lá, e quando o rio que cruza a cidade foi pavimentado para transformar o centro da cidade em um gigantesco anel viário. (Daquela época para cá, o rio deixou de ser coberto, e o centro da cidade melhorou muito.) Nem sempre os erros são eternos.



Nova ciclovía na Market Street, São Francisco. ©Frank Chan, San Francisco Bike Coalition.

Embora nosso modo de pensar as cidades esteja atrás de trincheiras, eventos recentes indicam que as coisas podem estar mudando. Detroit, segundo ouvimos, está transformando seu centro urbano vazio e abandonado em terra fértil para plantio. Programas para compartilhamento de bicicletas estão se iniciando em Ottawa, Denver, Minneapolis, Washington, D.C. e Toronto. São Francisco emergiu de anos de trâmites burocráticos e acrescentou uma ciclovía protegida na Market Street.

No Brasil, São Paulo e Rio de Janeiro estão dando início a programas de ciclismo. Los Angeles mudou a cara de seus ônibus e criou faixas exclusivas para eles (como fez também Nova York, um ano depois); o uso de transporte público aumentou significativamente ali — algo espantoso para aquela cidade. Há um grande impulso nessa direção.

Aqui em Nova York, a chefe do Departamento de Transporte, Janette Sadik-Khan, continua a fazer mudanças que seriam impensáveis alguns anos atrás. O trecho da Broadway que fica entre a 48th e a 34th Street agora se divide entre zona pedestre, praça pública e ciclovia. A 34th Street vai receber corredores de ônibus e mais espaço para o pedestre; o espaço público ao redor da Union Square será expandido, e o tráfego, eliminado de seu lado norte. Ciclovias estão chegando ao lado leste de Manhattan. Posso imaginar algumas de nossas ruas menos amigáveis transformando-se em versões do Novo Mundo de lugares como, por exemplo, La Rambla, em Barcelona: grandes bulevares que têm espaço para automóveis, mas que são, primordialmente, um lugar para andar, para ver e ser visto, e para ir de um lugar ao outro de maneira agradável.

Eu experimentei o programa público de aluguel de bicicletas em Paris, o Vélib. Soltar a bicicleta foi meio confuso a princípio, com todos os movimentos exigidos e botões a serem apertados, mas depois disso é fácil. Dei um passeio ao longo do Sena, passando por uma ponte para pedestres junto à torre Eiffel, e voltei para o meu hotel. Custa um euro o período de 24 horas (e você também pode comprar um passe mensal ou anual), e dentro desse período o uso é ilimitado, desde que cada passeio individualmente não ultrapasse trinta minutos. Isso significa que você pode fazer compras, ir ao cinema, encontrar-se com amigos para jantar ou mesmo ir para o trabalho, se não for muito distante. E como há estações Vélib por toda a cidade, você reinsere a bicicleta em um dos paraciclos da que estiver mais próxima do seu local de destino e o cronômetro para de contar. Depois, sem taxa adicional, você pode pegar outra para voltar para casa ou ir até sua próxima parada, e o cronômetro zera outra vez.



Vélib, o programa de aluguel de bicicletas de Paris. © Matthew Rankin

Uma das bicicletas na estação estava com o pneu murcho, e seu paraciclo piscava, em vermelho, indicando que ela não estava disponível para uso. Também fui aconselhado a checar as correntes e os freios antes de pegar uma bicicleta, pois às vezes elas não estão em

boas condições. Quando perguntei sobre as histórias veiculadas recentemente na imprensa americana, de que as bicicletas Vélib estariam sofrendo vandalismo e sendo estragadas, supostamente pela população imigrante dos subúrbios de Paris, me disseram que tudo não passava de boato, e que a taxa de roubo e vandalismo era muito menor do que diziam. Também fui informado que o sistema tem sido extremamente lucrativo para a cidade, e que talvez os custos que diziam ser necessários para a manutenção fossem um esforço da companhia de mobiliário urbano e publicidade JC Decaux para renegociar seu contrato com o município. Seja lá qual for a verdade, os franceses parecem orgulhosos de seu sistema.

Dito isso, nós, na América do Norte, ainda temos um longo caminho pela frente. A nova meta de consumo de combustíveis do governo dos EUA é de 6,63L/100km — o que, francamente, é patético. Nós temos a capacidade de produzir, hoje, carros que conseguem fazer 2,35L/100km, mas é claro que isso tiraria todos os utilitários e Hummers das ruas, então acho que isso ainda não é aceitável, ao menos por enquanto. Acabo de ler que a GM está otimista com seu novo carro — um novo modelo do Jeep Cherokee! Isso é que é padrão arraigado de pensamento! Onde meus pais moram, na bucólica Columbia, Maryland, existe apenas um ônibus para chegar ou sair da cidade por dia. Como eles não dirigem mais, estão efetivamente encurralados, prisioneiros em um subúrbio bem-cuidado. Muitos outros velhinhos que se mudaram para os subúrbios estão se vendo em situações parecidas, ou logo estarão assim, em um futuro próximo.

Fabricantes de bicicletas também estão reagindo ao desenvolvimento urbano. Existem muito mais modelos de bicicletas urbanas disponíveis agora do que havia há um ou dois anos. Essas bicicletas — várias delas vagamente inspiradas no modelo holandês ou nas antigas bicicletas que alguns de nós tivemos na infância — não são para correr ou executar manobras, mas para pedalar por aí com elegância e asseio. Elas costumam ter cestas onde colocar nossas sacolas de compras, e proteção para não sujar nossas roupas. Agora existem também bicicletas elétricas, para que a pessoa possa ir até o trabalho a uma distância maior sem chegar molhada de suor. Vi há pouco tempo em desenvolvimento no MIT uma bicicleta elétrica de dois lugares que, além de dar uma forçinha à pedalada, conecta-se automaticamente a um website que poderá lhe garantir créditos de carbono por ir de bicicleta ao trabalho. Esse tipo de incentivo monetário tornaria o ciclismo extremamente sedutor e popular.

Para onde tudo isso aponta? Ando otimista nos últimos tempos. Eu visualizo cidades transformadas, em geral com mais gente nas ruas, pessoas que não são forçadas a se sentirem como intrusas, como secundárias frente aos automóveis. Percebo uma volta à união da vizinhança e tenho a sensação que muitos de nós estão aprendendo a ir mais devagar e a apreciar um pouco mais a vida. E não estou falando só sobre as bicicletas. Várias cidades americanas, inclusive Cincinnati, Dallas e Los Angeles, têm planos de tornar algumas de suas rodovias subterrâneas e colocar parques por cima delas.



Maquete para um parque sobre uma via expressa em Dallas. © Mei-Chun Jau

Já fizeram isso em Boston, e é maravilhoso. O parque reconecta a margem do rio com o resto da cidade; as pessoas estão, digamos, bem mais felizes. A ciclovía do Hudson River Park na parte oeste de Manhattan é gloriosa – eu a utilizo para ir e voltar do centro com segurança e rapidez quase todos os dias – mas é bem ao lado de uma rodovia, separada da cidade como um todo. Eu sonho com o dia em que a rodovia possa ser enterrada e o parque atual possa se expandir e se integrar às ruas de Manhattan. Eu não moro perto da velha e má FDR Drive, no lado leste, mas ao que me toca, ela podia muito bem ser enterrada também.

Essas mudanças trazem recompensas. Ampliar a qualidade de vida nas cidades resulta em aumento de produtividade, prosperidade e saúde, tanto física quanto mental. Funcionários faltam menos por motivo de doença e o sistema de saúde fica menos sobrecarregado — o fardo que todos carregamos fica mais leve. É claro, essas mudanças também são mais ecológicas, embora ser ecológico porque é bom para o nosso futuro não pareça ser uma motivação tão atraente. O que eu noto é que se algo faz a pessoa se sentir melhor, isso é um incentivo mais forte. Esse tipo de *feedback* positivo imediato foi o que criou este impulso, este movimento, e as mudanças legislativas e estruturais irão mantê-lo nos trilhos.

Eu nunca pretendi me tornar um ativista desses assuntos — e não sou. Sinto-me mais como um observador, alguém relatando seu próprio ponto de vista sobre as coisas. Nossas cidades estão vivas, como nós; elas têm tanto uma presença física quanto uma inteligência que as guia. Elas são um corpo e um cérebro. São nossas redes neurais em grande escala, nossos impulsos psicológicos tornados físicos, e ao mudar e consertar nossas cidades, estamos refletindo mudanças similares que ocorrem em nosso interior. Quando nosso mundo físico não corresponde minuciosamente à nossa visão, à nossa fisiologia e à nossa psicologia inata, nós sofremos e nos sentimos alienados, como se estivéssemos morando no corpo ou na mente errada. Quando o que nos cerca está mais alinhado conosco, nós nos encaixamos melhor, de maneira mais confortável. As recompensas são imensas e variadas.

Mas, antes de tudo, é muito mais divertido.

*David Byrne,  
Nova York, maio de 2010*

<sup>1</sup> N.T.: Tradução livre de “duty now for the future”, título de um álbum da banda Devo, lançado em 1979.

## Introdução

A bicicleta é o meio de transporte mais utilizado no mundo.

Venho usando uma bicicleta como meu principal meio de transporte em Nova York desde o início dos anos 80. Comecei aos poucos e me senti muito bem, mesmo aqui nesta cidade. Passei a me sentir mais livre e bem disposto. Eu tinha uma bicicleta velha de três marchas que ganhei quando era pequeno nos subúrbios de Baltimore, e para as ruas de Nova York, isso já é mais do que o suficiente. Naquela época, minha vida era mais ou menos restrita ao centro de Manhattan — East Village e Soho — e logo vi que pedalar era uma forma muito fácil de se locomover pela cidade durante o dia ou ir a boates, exposições de arte ou lugares badalados à noite sem precisar recorrer a um táxi ou à estação de metrô mais próxima. Eu sei, noitadas e ciclismo podem não parecer uma mistura muito comum, mas há tantas coisas para se ver e ouvir em Nova York que acabei descobrindo que pedalar era uma forma bastante rápida e eficiente de se ir de um lugar a outro. E continuei pedalando, apesar do perigo e de toda a aura nem um pouco descolada, já que muito poucas pessoas andavam de bicicleta na época. Os motoristas não sabiam dividir as ruas com ciclistas e você acabava sendo fechado ou espremido contra os outros carros estacionados mais ainda do que hoje em dia. Quando fiquei um pouco mais velho, acho que senti também o quanto pedalar era uma boa maneira de se fazer algum exercício, mas nem havia pensado nisso quando comecei. Eu apenas gostava de andar pelas ruas sujas e esburacadas da cidade. Era fantástico.

No final dos anos 80, descobri as bicicletas dobráveis e, conforme o meu trabalho e a minha curiosidade me levavam para os mais diversos cantos do mundo, costumava levá-las comigo. A mesma sensação de liberdade que experimentei em Nova York me acompanhou enquanto pedalava por várias das maiores capitais do mundo. Eu me sentia mais ligado à vida nas ruas do que jamais seria possível se estivesse dentro de um carro ou de algum tipo de transporte público. Podia parar onde bem quisesse; a bicicleta era muitas vezes (muitas vezes mesmo) mais rápida do que um carro ou um táxi para se ir do ponto A ao ponto B; e eu não precisava seguir nenhum caminho predeterminado. A mesma empolgação voltava a cada cidade sempre que eu sentia a brisa e a agitação das ruas passando à minha volta. Para mim, isso era viciante.

Esse ponto de vista — mais rápido que uma caminhada, mais lento que um trem e muitas vezes ligeiramente mais elevado que o de uma pessoa — passou a ser minha janela panorâmica em grande parte do mundo ao longo dos últimos trinta anos — e continua sendo. Uma janela enorme e geralmente com vista para um cenário urbano. (Não sou nenhum corredor ou ciclista esportivo.) Através dela, eu acompanho fragmentos de como são as mentes das outras pessoas, que se expressam em meio às cidades onde elas vivem. Concluí que as cidades são manifestações físicas das nossas crenças mais profundas e de pensamentos muitas vezes inconscientes, não tanto como indivíduos, mas como os animais sociais que somos. Um cientista cognitivo só precisa analisar o que nós construímos — as colmeias que criamos — para saber o que se passa pelas nossas cabeças e aquilo a que damos importância, além da

forma como estruturamos esses pensamentos e crenças. Está tudo lá, escancarado, a céu aberto; você não precisa de tomografias e estudos antropológicos para mostrar o que se passa dentro da mente humana; esses processos internos se manifestam em três dimensões bem à nossa volta. Às vezes, a facilidade com que é possível identificar os nossos valores e sonhos chega a ser embaraçosa. Eles estão bem diante dos nossos olhos — em vitrines, museus, templos, lojas, prédios de escritório e nas formas como essas estruturas se correlacionam — ou não. Com uma linguagem visual singular, todas essas coisas dizem: “Isto é o que importa para nós e é assim que vivemos e nos divertimos”. Andar de bicicleta através disso tudo é como navegar pela rede neural de uma vasta mente global. É uma verdadeira jornada pela psique coletiva de um grupo compacto de indivíduos. Como em *A viagem fantástica*, mas sem os efeitos especiais vagabundos. Você pode sentir o cérebro coletivo — feliz, cruel, traiçoeiro e generoso — em plena atividade. Variações infinitas de situações familiares se repetem e retornam: casos de triunfo ou melancolia, esperança ou resignação, mudanças em eterno desdobramento e multiplicação.

Claro, eu visitei a maioria das cidades apenas de passagem. Sendo assim, alguém até poderia dizer que os meus relatos passam uma visão superficial, limitada e particular por definição. Isso é verdade, e muitas das coisas que escrevi sobre as cidades podem ser encaradas como uma espécie de autoanálise onde elas me serviram de espelho. Mas acredito também que, mesmo de passagem, um visitante também pode captar os detalhes, as especificidades à mostra, fazendo com que o contexto geral e as estruturas ocultas da sociedade se mostrem praticamente por si mesmos. A economia se revela nas vitrines das lojas e a história, nos batentes das portas. Por incrível que pareça, quanto mais microscópico for o seu olhar, mais ampla se torna a sua perspectiva.

Cada capítulo deste livro se concentra em uma cidade em particular, embora eu pudesse ter mencionado várias outras. Como é de se esperar, as diferentes cidades têm suas próprias caras e formas de expressar o que seus moradores acham importante. Às vezes, certas perguntas e linhas de raciocínio parecem ser quase predefinidas por um determinado cenário urbano. Por isso, alguns capítulos acabaram se concentrando mais na história da cidade, enquanto outros discutem a música ou a arte local, por exemplo — dependendo da cidade em questão.

Naturalmente, algumas cidades são mais acolhedoras aos ciclistas do que outras. Não só pelas questões geográficas ou climáticas, embora isso faça diferença, mas sim pelos tipos de comportamentos mais encorajados e pela forma como as cidades são organizadas — ou desorganizadas. Por incrível que pareça, as menos acolhedoras são às vezes as mais interessantes. Roma, por exemplo, é ótima para se pedalar. O trânsito nas principais cidades italianas é notoriamente complicado, o que favorece as bicicletas. Desde que as famosas colinas romanas sejam evitadas, você pode pedalar de uma linda paisagem até outra sem problemas. Roma não é de forma alguma uma cidade adaptada às bicicletas — a filosofia de cada um por si não encorajou a criação de nenhuma ciclovia segura nessas grandes cidades —, mas se você aceitar esse fato, mesmo que temporariamente, e tomar os devidos cuidados, é um lugar altamente recomendável.

Estes diários têm pelo menos doze anos. Muitos relatos foram escritos durante visitas a trabalho a diversas cidades — para shows ou exposições, no meu caso. Muitas pessoas têm

trabalhos que as fazem viajar pelo mundo todo. Eu descobri que pedalar algumas horas por dia — ou até mesmo só para ir e voltar do trabalho — é algo que me mantém em equilíbrio. As pessoas podem ficar desorientadas quando viajam ao se verem sem as bases de seus ambientes físicos familiares, o que de certa forma também afrouxa algumas conexões psíquicas. Às vezes, isso é bom — pois pode abrir sua mente e gerar novas ideias —, mas com frequência também pode ser algo traumático e nada interessante. Algumas pessoas se escondem dentro de si mesmas ou de seus quartos de hotel quando estão em um lugar estranho, ou extravasam de vez na tentativa de recobrar um pouco do controle sobre a situação. Pessoalmente, acho que o bem-estar físico proporcionado por um meio de transporte autoalimentado, junto à sensação de autocontrole inerente à locomoção sobre duas rodas, é muito fortalecedor e reconfortante, mesmo que por alguns instantes — o bastante para me manter nos eixos pelo resto do dia.

Falando assim, até parece que isso é algum tipo de meditação, mas de certa forma é mesmo. Realizar uma tarefa corriqueira como dirigir um carro ou andar de bicicleta coloca as pessoas em um estado mental não muito profundo nem envolvente. A atividade se torna repetitiva, mecânica, e distrai e ocupa a mente consciente, ou pelo menos parte dela, de uma forma que deixa você razoavelmente alerta, mas não muito, apenas o suficiente para não ser pego de surpresa. Isso proporciona um estado que abre um pouco de espaço, bastante apenas para que o subconsciente comece a borbulhar. Como alguém que vê grande parte da origem de seu trabalho e criatividade nessas borbulhas, acho que essa é uma boa estratégia para se fazer essa conexão. Assim como problemas de alta complexidade às vezes são resolvidos durante uma noite de sono, quando a mente consciente se distrai, o inconsciente assume o comando.

Ao longo do tempo em que estes diários foram escritos, eu vi algumas cidades, como Nova York, tornarem-se radicalmente mais adaptadas às bicicletas. Em outras, as mudanças foram lentas e gradativas — e ainda não chegaram ao ponto em que a bicicleta pode ser encarada como um meio de transporte válido e prático. Algumas cidades conseguiram encontrar formas de se tornarem mais habitáveis, e puderam colher boas recompensas financeiras como resultado, enquanto outras afundaram ainda mais nas valas que elas mesmas começaram a cavar décadas atrás. Exploro esses processos de desenvolvimento, planejamento urbano e políticas públicas no capítulo sobre Nova York e também descrevo o meu pequeno envolvimento no cenário político (e cultural) na luta para que a cidade se tornasse mais receptiva às bicicletas e, na minha opinião, um lugar mais humano para se viver.

## Cidades dos Estados Unidos

A maioria das cidades dos Estados Unidos não é simpática às bicicletas. Também não é lá muito simpática aos pedestres. Essas cidades são simpáticas apenas aos carros — ou pelo menos tentam de tudo para ser. Em muitos desses lugares, seria possível dizer que as máquinas venceram. A vida das pessoas, o planejamento urbano, as verbas, o tempo, tudo gira em torno dos automóveis. É um estilo de vida insustentável a longo prazo e desgastante a curto prazo. Como as coisas chegaram a esse ponto? Talvez a culpa seja de Le Corbusier e seus “visionários” projetos para a Cidade Radiante no começo do século passado:



Le Corbusier, “Cidade Radiante” (maquetes). Banque d’Images/Art Resource, NY. © 2009 Artists Rights Society (ARS), Nova York/ADAGP, Paris/FLC

Os projetos utópicos de Le Corbusier — cidades (na verdade, apenas prédios) em meio a uma rede de vias expressas com múltiplas faixas — estavam em perfeito compasso com o que as empresas automotivas e petrolíferas queriam. Considerando-se que quatro das cinco maiores corporações do mundo ainda são do ramo de petróleo e gasolina, não é nada surpreendente ver como esses projetos estranhos e acolhedores aos carros ainda existem. No período pós-guerra, a General Motors era a maior empresa do mundo. O presidente da companhia, Charlie Wilson, disse: “O que é bom para a GM, é bom para o país”. Mas será que alguém ainda acredita que a GM pensava no que era melhor para os Estados Unidos?

Talvez nós também possamos culpar Robert Moses, que conseguiu com tanto sucesso encher Nova York de vias expressas elevadas e cânions de concreto. O ímpeto e o proselitismo desse homem causaram os mais variados efeitos. Outras sociedades copiaram esse exemplo. Ou talvez a culpa seja de Hitler, que construiu as *Autobahns* para que as tropas e suprimentos alemães tivessem um acesso rápido, eficiente e confiável a todos os pontos ao longo das frentes de batalha durante a 2ª Guerra Mundial.

Tentei explorar de bicicleta alguns desses lugares — Dallas, Detroit, Phoenix, Atlanta — e foi muito frustrante. As diversas partes dessas cidades muitas vezes são “conectadas” — se é

que se pode usar esse termo — principalmente por vias expressas, enormes e impressionantes laços de concreto que em geral massacram os bairros por onde passam e muitas vezes também as regiões que elas supostamente deveriam interligar.

As áreas em volta dessas vias expressas fatalmente se tornam zonas mortas. Pode até haver alguma rampa no entorno da cidade desembocando perto de um KFC ou um Red Lobster, mas esses restaurantes não formam bairros. Os restos mortais dessas comunidades mutiladas acabam sendo substituídos por shoppings e enormes lojas isoladas em meio a vastos estacionamentos desérticos. Esses pontos de comércio se espalham ao longo das vias expressas responsáveis pela morte das vizinhanças que elas foram projetadas para interligar. Por fim, asfalto, shoppings e projetos habitacionais sem foco algum se espalham até onde a vista alcança, enquanto essas estradas se alastram cada vez mais. Monótonas, tediosas, cansativas... e de vida curta, suspeito eu.

Cresci nos subúrbios de Baltimore. Uma das casas em que nós moramos tinha um projeto habitacional à direita e algumas casas mais antigas na parte de trás — com um bosque e uma fazenda na frente. Nossa casa ficava bem onde o projeto habitacional suburbano acabava (na época) — na divisa com a fazenda. Como muitas pessoas, desenvolvi uma aversão aos subúrbios pelo seu quê de artificial e estéril. Mas nunca me esqueci por completo desses lugares. Eles incitam um tipo estranho de encanto e atração do qual eu (e muitos outros, imagino) nunca consegui me livrar.

Acho que me envolvi com o ciclismo desde cedo: no colégio, eu costumava ir de bicicleta até a casa da minha namorada, que ficava a pelo menos uns seis quilômetros e meio da minha, para poder conversar e trocar alguns beijinhos à tarde depois do dever de casa. A gente quase transou uma vez bem ao lado do lixão municipal — não haveria curiosos por ali.

A minha geração gosta de tirar sarro dos subúrbios, shoppings, comerciais e séries de tevê com as quais crescemos — mas tudo isso faz parte de nós também. Por isso mesmo, no fundo essa nossa visão irônica tem um pouco de amor. Mesmo que todos não vissem a hora de ir embora, eles representam algo reconfortante para nós. Por termos vindo desses lugares completamente caretas, nós nunca vamos conseguir ser iguais aos tipos urbanos e sofisticados que vemos nas revistas, mas também não somos gente do campo — estoicos, autossuficientes e tranquilos — adaptados e confortáveis em meio à natureza. Esses subúrbios, onde muitos passaram seus anos de formação, ainda disparam gatilhos emocionais dentro de nós; são lugares ao mesmo tempo cativantes e perturbadores.

Durante a época do colégio em Baltimore, eu costumava ir de ônibus ao centro da cidade para passear pelas áreas de comércio. Era divertido. Os shoppings ainda nem existiam! Havia sempre muita gente, agitação e barulho. Andar de escada rolante na Hutzler's ou na Hecht's (lojas de departamentos do centro) era o máximo! As meninas mais rebeldes iam lá para roubar roupas bacanas. Mas o *white flight*<sup>1</sup> já havia começado e, não muito depois, em pouquíssimo tempo, todos os moradores abandonaram o centro de Baltimore, a não ser aqueles que não podiam bancar essa mudança. Muitas ruas logo ficaram cheias de casas vazias. E no fim dos anos 60, a cidade explodiu com revoltas raciais, afastando ainda mais moradores brancos e forçando os bares de esquina a adotar o que se chamava de “arquitetura de choque”. Eles não ensinam esse tipo de coisa nas aulas em Yale. A técnica consiste em tampar as janelas do seu estabelecimento com blocos de concreto pintados, deixando alguns

tijolos de vidro no meio. Do outro lado dessa área central de comércio, quadras inteiras foram simplesmente destruídas; como o lendário South Bronx, que parecia uma zona de guerra — e de certa forma, era isso mesmo. Uma guerra civil não declarada em que os carros estavam vencendo. As vítimas foram as nossas cidades e, na maioria dos casos, afro-americanos e latinos.

Antigamente, as cidades eram criadas a partir de motivações geográficas: um encontro entre rios, como em Pittsburgh; a desembocadura de um rio em algum lugar, como em Cleveland ou Chicago; um canal que termina em um lago, como em Buffalo; um porto protegido e seguro, como em Baltimore, Houston e Galveston. Com o tempo, essas justificativas geográficas para se escolher um lugar em detrimento de outro foram deixadas de lado quando as ferrovias começaram a atravessar áreas vazias e interligar essas cidades. Conforme mais e mais gente era atraída para essas cidades, as crescentes oportunidades habitacionais e no ramo de serviços também se tornaram novos motivos para que ainda mais pessoas se estabelecessem por lá. As pessoas foram levadas a viver próximas umas das outras, como animais sociais. Em muitos casos, a existência de rios ou lagos se tornou irrelevante e o transporte de cargas foi transferido para outros lugares ou os barcos foram substituídos por trens e depois por caminhões. Em decorrência disso, os rios e os portos logo ficaram abandonados e toda a indústria que existia em torno deles se tornou um decrépito inconveniente. Os cidadãos “de bem” passaram a evitar essas regiões. Talvez eu esteja sendo um pouco didático demais nessa recapitulação histórica — mas não me leve a mal, é só uma forma de eu mesmo tentar entender como chegamos até aqui.

Muitas cidades costumam ter uma rodovia ao longo das margens de seus rios. Antes da construção dessas rodovias, essas áreas costeiras, que já eram zonas mortas, foram vistas como o lugar mais lógico para se dar início à usurpação de terras a serem convertidas em artérias de concreto. Fatalmente, pouco a pouco, os moradores dessas cidades ficaram isolados de suas próprias regiões costeiras, e essas áreas se transformaram em ainda outro tipo de zona morta — espaços desérticos de concreto imaculado com viadutos enormes e rampas de acesso que logo ficaram cheios de carros barulhentos. As áreas embaixo desses elevados foram tomadas por carrinhos de supermercado abandonados, sem-tetos e pilhas de lixo tóxico. Em geral, os pedestres nem tinham acesso à orla, a menos que pulassem algumas cercas.

Na maioria das vezes, o que na verdade acontece é que os carros usam essas rodovias não para ter um acesso mais fácil a locais de emprego ou moradia na cidade ali perto, como era a intenção original, mas sim para contornar a cidade por inteiro. Essas rodovias permitiram que as pessoas fugissem da cidade e se isolassem em cidades dormitório, o que deve ter parecido uma boa escolha para muitos — a chance de ter seu próprio lugar, um jardim para as crianças, escolas seguras, churrascos no quintal e um amplo espaço de estacionamento.

Anos atrás, muitos acreditavam que as nossas cidades não eram adaptadas o bastante aos carros. Aqueles que queriam se locomover rapidamente de carro tinham que enfrentar congestionamentos frustrantes e ruas lotadas. Isso levou os engenheiros a sugerirem que novas vias expressas e artérias de concreto poderiam resolver a questão do trânsito. Mas não resolveram. Elas logo ficaram cheias com mais carros ainda — talvez porque muitas pessoas acharam que agora seria mais rápido ir e vir por essas vias expressas. E então ainda mais

rodovias foram construídas.

Em alguns casos, rodoanéis foram construídos, contornando as cidades, para permitir que os motoristas fossem de um lado ao outro da cidade, ou de um subúrbio ao outro, sem nem sequer entrar na cidade. Quando ando de bicicleta por esses lugares, muitas vezes percebo que a única forma de se ir de um lugar ao outro é por meio de uma rodovia. As ruas menores ficaram atrofiadas ou simplesmente desapareceram. Muitas delas foram divididas ao meio ou desfiguradas pelas artérias maiores a ponto de inviabilizar a locomoção por ruas comuns, mesmo que se queira. Como ciclista ou pedestre, isso faz com que você se sinta indesejado ali, como um intruso, e você acaba se irritando. Nem preciso dizer que andar de bicicleta pelo acostamento de uma via expressa não é nem um pouco divertido. E não há nada de romântico nisso também — não é como se você fosse um rebelde descolado, você simplesmente está em um lugar onde não devia.

## Cataratas do Niágara

Acordo nos Estados Unidos. O sol brilha no céu e eu estou no ônibus da turnê em um enorme estacionamento de Buffalo — em algum lugar perto da fronteira canadense. Há uma rodovia logo ao lado por onde passam carros zunindo.

Estou no meio do nada. Um pouco mais ao longe, fica um prédio comercial e, à minha esquerda, um hotel. Dentro desse hotel, mulheres com roupas idênticas estão sentadas, assistindo a uma apresentação em PowerPoint em uma sala envidraçada. Um homem anda para lá e para cá pelo saguão, explicando um projeto de marketing pelo *head-set* de um telefone celular a plenos pulmões. Os norte-americanos são focados, decididos, sempre em busca do autoaprimoramento e maiores fatias do mercado. Os jornais no saguão mostram o exército dos EUA atacando uma mesquita e as revistas estampam iraquianos de capuz sendo torturados e humilhados pelos militares ianques. O Exército da Salvação está montando algumas mesas em frente às salas de reunião. Todas as mulheres estão segurando copos gigantes do Burger King.

Como ainda tenho algumas horas livres, saio de bicicleta para ir visitar as Cataratas do Niágara, que não ficam tão longe de Buffalo, embora na verdade fiquem mais longe do que eu imaginava. Sigo pelo acostamento de uma estrada cheia de lojas de grandes redes, sendo que nenhuma delas é específica desta área. Assim sendo, todos os funcionários ali são empregados por alguma corporação anônima distante. Eles provavelmente só têm autorização para tomar pequenas decisões e não devem receber quase nenhum investimento ou apoio nos lugares em que trabalham. Marx chamava isso de alienação. O comunismo pode até ter sido um devaneio doentio, mas ele estava certo nesse ponto. Não consigo ver nenhuma dessas pessoas que trabalham aqui ao longo do acostamento da estrada, é claro. Não há ninguém por aqui, apenas carros entrando e saindo dos estacionamentos. Passo por vários restaurantes, Hooters, Denny's, Ponderosa, Fuddruckers, Tops, Red Lobster, um Marriott Hotel, um Red Roof Inn, Wendy's, IHOP, Olive Garden... e ruas com nomes como Commerce, Sweet Home e Corporate Parkway.

Passo por algumas placas com informações sobre as cataratas. Devo estar chegando perto! E depois, mais adiante, vejo vários e vários motéis. Anos atrás, este lugar era um destino muito cobiçado por casais em lua-de-mel — embora hoje seja um pouco difícil imaginar como

alguém poderia vir em lua-de-mel para cá a não ser por ironia. Uma lua-de-mel irônica? Enfim, quem iria querer passar sua lua-de-mel em um trecho de estrada que poderia muito bem estar em qualquer outro lugar dos EUA?



Mais adiante, ao longo da estrada — já percorri mais de quinze quilômetros até agora — encontro sinais do imenso potencial energético gerado pelas cataratas ainda fora do meu campo de visão. O sol está brilhando e me sinto um tanto estranho, com calor e meio cansado... este cenário conta uma história esquisita. Em algum lugar mais para frente, fica um incrível e espetacular fenômeno natural, mas estas terras pelas quais estou passando não são adequadas nem sequer para indústrias e, por isso mesmo, hoje estão abandonadas — avisto uma garça em um rio lamacento em meio a pneus velhos e pedaços de placas quebradas. A fábrica quase fechada da Lockheed no alto de uma encosta tem a aparência sinistra de um presídio moderno.



Chego à cidade das Cataratas do Niágara em si, que é um gueto bastante peculiar de negros e imigrantes italianos. Passo por mercadinhos italianos, salões de cabeleireiros e lojas de bebidas. Paro para comer um sanduíche de linguiça e tomar um Gatorade. Uma mulher pálida de uns setenta anos está sentada em frente a um cinzeiro cheio de bitucas de cigarro enquanto folheia uma revista *Country Weekly*. Comento que ela poderia se queimar com o sol em um dia quente como hoje. Ela funga, ignorando o meu aviso e me mostra uma foto de Alan Jackson na revista. Ela me diz que é seu cantor favorito — “este ano”.

As cataratas são espetaculares. Assim do nada, você atravessa uma cidadezinha e começa a ver placas indicando a ponte que vai até o Canadá, a guarda da fronteira e o parque. Ao se aproximar das cataratas, é possível avistar aquela estranha névoa pairando ao longe e o ar agora está frio, como se eu tivesse entrado em uma gigantesca sala com ar condicionado. Fico em frente a um parapeito, olho para esse incrível colosso e fico olhando, olhando, como se esse olhar prolongado pudesse consolidar essa visão no meu cérebro; depois me viro e vou embora.

## A luta, o espetáculo

Vi um vídeo incrível chamado *The backyard* [O quintal]. É um vídeo de luta livre de quintal — jovens imitando golpes da WWF e indo um pouco além, fazendo coisas mais radicais. Eles usam tacos cobertos de arame farpado, pulam em buracos cheios de lâmpadas fluorescentes, ateam fogo uns nos outros e, é claro, se atacam com cadeiras e escadas, igual aos lutadores da tevê, mas tudo com uma pegada mais “faça você mesmo”.

É de cair o queixo — hilário e às vezes grotesco. É difícil não desviar o rosto ao ver um garoto se cortando com uma gilete para que o sangue dê mais realismo às lutas.

Às vezes, os próprios pais deles estão na torcida.

Quase sempre tudo se resume apenas a fazer um ótimo, porém inofensivo, espetáculo, como na própria WWF, mas ao que parece, um belo espetáculo exige uma certa dose de sangue de verdade e riscos e perigos genuínos. Em alguns casos, os “lutadores” se empolgam um pouco além da conta e a separação entre o espetáculo e a vida real fica meio confusa.

Pergunto-me se esses jovens têm uma necessidade de se machucarem para ver se ainda sentem alguma coisa — como diz a música de Trent Reznor. Será que eles sofrem tanto com

uma falta de sentimentos que qualquer tipo de sensação, inclusive a dor, já serve como alívio? A dor é uma sensação muito fácil de se conseguir. As “vítimas” das surras nessas lutas costumam agir de forma bastante passiva, apenas esperando com toda paciência até serem atingidas na cabeça por uma lâmpada fluorescente ou uma lata de lixo. Eles parecem aceitar essas “surras” como algo inevitável, quase desejado. Mas pode ser mesmo uma “surra” se a pessoa aceita e deseja isso?

O que está acontecendo atrás dessas tranquilas casas suburbanas enquanto passo por elas de bicicleta é isto: espetáculos radicais e violentos, dramas perigosos, tortura, dor e gritos de louca empolgação. Eu e meus amigos gostávamos de brincar de exército no nosso bairro suburbano quando éramos crianças, mas não éramos tão criativos como esses caras — e quase nunca havia contato físico.

## **Momentos Kodak**

Estou em Rochester, Nova York, para uma exposição dos meus trabalhos e um bate-papo na Eastman House, a antiga casa de George Eastman, o fundador da Kodak.



Hulton Archive/Getty Images

O sr. Eastman, como ele era chamado por aqui, nunca se casou, sempre morou com a mãe e acabou se suicidando com um tiro. Ele deixou uma carta de suicídio com uma única frase, que ainda está aqui: “Aos meus amigos: meu trabalho está feito. Por que esperar?”. Ele se matou quase imediatamente depois de assinar uma atualização de seu testamento. Muito atencioso, eficiente e talvez um pouco obcecado demais pelo perfeccionismo, ele até colocou um pano

úmido sobre o peito para minimizar a sujeira antes de puxar o gatilho. George estava fisicamente debilitado e queria evitar maiores sofrimentos.

Há relógios espalhados discretamente por toda a residência. A maioria deles está escondida nos cantos das salas ou ao lado de pinturas, de modo que o sr. Eastman pudesse manter a pontualidade de seus empregados. Eles sabiam que ele estava sempre de olho no relógio porque, mesmo quando ele parecia estar olhando para eles, era provável que na verdade houvesse um relógio em algum lugar. Todos os objetos e móveis da casa tinham uma etiqueta (Propriedade de G. Eastman) parafusada em alguma superfície escondida.

O quarto da mãe de George, que ficava bem em frente ao dele, tem duas camas pequenas dispostas lado a lado. O quarto dele está vazio agora — só a lareira ainda está lá. Foi ali onde ele se suicidou. Até acho que George na verdade dormia ao lado da mãe, mas talvez minha imaginação seja hiperativa demais.

No centro de Rochester há uma linda cachoeira, uma versão menor, mas ainda assim fantástica das Cataratas do Niágara, em que o rio Genesee mergulha em uma enorme garganta.



© 2009 Rudy Rucker

Passei de bicicleta por essa catarata da última vez que me apresentei aqui, meio que por acaso. A cachoeira é espetacular e, a princípio, é intrigante pensar por que a cidade não deu um maior foco a ela. O escritor Rudy Rucker disse que, até trinta anos atrás, as pessoas nem sequer conseguiam ver a cachoeira graças à pesada poluição industrial, então acho que isso responde a pergunta.

Dou uma olhada em volta da garganta. Dominando um lado do cenário, fica uma fábrica abandonada da Kodak que sem dúvida alguma usava o rio como fonte de energia e também como escoadouro de toneladas de produtos químicos. Do outro lado do rio, ficam mais fábricas e restos de uma usina hidroelétrica. Parece que esta cidade (que teve sua primeira explosão de crescimento quando o canal de Erie foi interligado ao rio local, permitindo que navios dos Grandes Lagos e de Chicago pudessem subir e descer pelo Genesee e tivessem acesso à Nova York) aceitou alegremente a indústria como uma prioridade e logo ocupou sua região costeira por todos os lados. Na época, o rio ficou quase escondido da vista dos moradores em grande parte da cidade. As mansões dos ricos ficavam bem longe da zona

industrial. George até criava vacas na propriedade dele, pois gostava de leite fresco.

O homem que me levou à Eastman House comenta que os projetos habitacionais construídos nos anos 60 agora ocupam uma parte da região costeira, e que eles foram erguidos ali por aquela não ser uma área muito valorizada na época. Em pouco tempo, as casas começaram a ser abandonadas e agora os empreiteiros estão querendo despejar o restante das pessoas que ainda mora ali, já que a região em frente ao rio está se tornando cada vez mais interessante, cobiçada e lucrativa.

Esta área abriga instalações não só da Kodak, como também da Xerox, Bausch & Lomb e, em uma pequena cidade vizinha... da Jell-O. Todas essas empresas me parecem representar coisas do século passado. A Kodak passou por uma forte onda de demissões nos últimos tempos e, curiosamente, a empresa parece estar otimista quanto ao próprio futuro. Mas há quem acredite que os filmes fotográficos possam continuar sendo um ramo importante da indústria por muito tempo? E quem ainda usa uma máquina de xérox? Por outro lado, sempre haverá lugar para gelatina.

Andando de bicicleta, é fácil ver o quanto o cenário natural da cidade é bonito — embora o passado ainda tente se segurar por aqui com suas fortes garras, garras que estrangulam várias cidades como esta. Não que os prédios e bairros antigos devam ser demolidos, pelo contrário, mas eles provavelmente precisam de novas funções.

## **“Ele conseguiu o que queria, mas perdeu o que tinha”**

Chego no fim da tarde a Valencia, uma “cidade” perto de Los Angeles. Tomo um banho e saio para dar um passeio e conhecer o lugar. Sinto-me como se estivesse no meio do nada ou no cenário de algum filme — não há viva alma pelas calçadas e os prédios ao meu redor são condomínios em versões falsas de certos estilos. Do outro lado da rua, avisto galerias com lojas internas e externas que tentam imitar ruas, mas essas “ruas” estão totalmente desertas.



Uma estátua de bronze de duas mulheres carregando sacolas — mãe e filha pegas no meio das compras — adorna a calçada. É um monumento ao consumismo ou um memorial? Sigo em frente e sinto um arrepio — tenho mais medo de andar por aqui do que nos bairros

problemáticos de Nova York. É como se uma bomba de nêutrons tivesse explodido aqui pouco antes da minha chegada ou como se o lugar já tivesse sido ocupado por uma agitada civilização que acabou de evacuar a cidade. Será que estou prestes a descobrir por que todos saíram com tanta pressa? Há exuberantes áreas verdes por toda parte, refrescadas por irrigadores escondidos e tudo está limpo. Isso me parece uma manifestação física daquele verso de Little Richard: “He got what he wanted but lost what he had”<sup>2</sup>. Este lugar é obviamente a concretização de um sonho — visualmente falando, pelo menos. Ele parece ser tudo aquilo que nós supostamente queremos — mas, às vezes, conseguir o que nós tanto queremos pode acabar se tornando um pesadelo.

Na manhã seguinte, sou levado até os escritórios e set de filmagens da série *Big Love* da HBO, e faço um pequeno tour pelos cenários de interiores do programa — cenários que representam as casas das três esposas mórmons da série. Adoro esses lugares artificiais. Senti-me dentro de uma casa suburbana totalmente realista — com livros e revistas espalhados que os personagens muito provavelmente leriam e algumas roupas que eles parecem ter largado por ali. Mas aí você olha para cima e vê que a casa não tem teto, apenas enormes tubos do ar condicionado serpenteando lá no alto. Do lado de fora da “janela”, fica uma enorme cortina de fundo, mostrando as montanhas que cercam o subúrbio de Salt Lake City, onde a história se passa.



Essas justaposições contrastantes são lindas — de certa forma, elas fazem com que os nossos próprios lares, cafés e bares pareçam tão vazios e superficiais quanto esses cenários. O que nós chamamos de casa é só um cenário também. Nós costumamos pensar nos detalhes íntimos e familiares dos nossos próprios espaços — como aqueles livros e revistas ou as peças de roupas jogadas ao acaso — como elementos únicos que fazem parte só das nossas vidas. Mas em certo sentido, tudo isso serve apenas como cenário para as nossas próprias narrativas. Nós vemos os nossos espaços pessoais como “verdadeiros”, e achamos que eles estão cheios de coisas referentes às nossas vidas que são diferentes das de qualquer outra pessoa. Mas especialmente aqui, em Valencia, os lugares “verdadeiros” pelos quais estou passando são compostos por estruturas que não me parecem mais reais do que este estúdio de tevê. Essa sensação de deslocamento mental é maravilhosa. De certa forma, essa desconexão é excitante.

## Minha cidade natal

Nós percorremos enormes distâncias para contemplar as ruínas de antigas civilizações, mas onde estão as ruínas contemporâneas? Onde estão sendo criadas as ruínas no mundo de hoje? Onde ficam as antigas grandes cidades que agora estão sendo gradualmente abandonadas em uma lenta decadência, deixando sinais do que as futuras gerações irão escavar e encontrar daqui a mil anos?

Estou em um trem, passando por Baltimore, onde cresci. Vejo terrenos vazios, restos enegrecidos de prédios queimados com lixo em volta e *outdoors* com anúncios de igrejas e testes de paternidade. O Hospital Johns Hopkins desponta em meio a toda essa miséria. O hospital fica em uma ilha isolada um pouco mais ao leste do centro. A área central é separada do hospital por um mar de casas dilapidadas, uma via expressa e um enorme complexo presidiário. Imagens do leste europeu e do bloco soviético me vêm à mente. Projetos industriais e habitacionais falidos e reassentamentos forçados sob o disfarce da renovação urbana.

Ao longe, ouço uma cacofonia abafada de vários toques de celular pelo vagão do trem — trechos de Mozart e hip-hop, toques antigos e refrões de músicas pop, tudo emanando dos minúsculos autofalantes dos celulares. Todos tilintando aqui e ali. Todos com versões incrivelmente toscas de outras músicas. Esses toques são “representações” de músicas “verdadeiras”. Não se trata de música feita para ser ouvida como música em si, mas sim apenas para lembrar e servir de referência a uma outra música de verdade. Eles são como placas de estrada que dizem “Sou uma pessoa que escuta Mozart” ou, como é mais comum, “Nem me dou ao trabalho de escolher um toque de celular direito”. Uma sinfonia moderna de música que não é música, mas que leva você a pensar em música.

Em um bosque ao lado dos trilhos do trem, dois homens estão agachados em frente a uma pequena fogueira em um terreno baldio tomado por uma vegetação alta. Eles estão dividindo uma garrafa de bebida. Um acampamento urbano, ao que parece. Atrás deles, do outro lado da parca folhagem de outono das árvores, é possível avistar uma rua movimentada. Lá estão eles. Huck Finn e Jim. Escondidos bem diante dos nossos olhos. Um mundo paralelo invisível.

Li neste final de semana que a taxa de homicídios de Baltimore é cinco vezes mais alta que a de Nova York. Cinco vezes! Não é à toa que a série *The Wire* da HBO se passava aqui. Eles passaram a usar o nome Charm City na semana em que os lixeiros entraram em greve.

Grande parte de Washington, DC, aqui perto, é assim também, embora existam bolsões isolados de enclaves para os mais abastados por lá. Baltimore perdeu a indústria do aço, as fábricas de navios, a indústria portuária e de transporte de cargas e grande parte da indústria aeroespacial (que ficava nos subúrbios de qualquer forma). Não sinto falta alguma das siderúrgicas e das minas de carvão, e nem mesmo das fábricas da GM que — ainda! — se recusam a fazer qualquer outra coisa além de carros que torram gasolina, como têm feito há décadas. Eles que se danem — a conta está chegando (enquanto reviso este trecho em abril de 2009, eles ainda estão buscando salvação junto ao governo). Eles merecem quebrar depois de tanta ganância e miopia de mercado. A parte triste é que os peixes pequenos vão perder seus empregos por culpa da estupidez dos peixes grandes. Os peixes grandes sempre vão arrumar outro emprego milionário. Todos os chefões da GM deveriam ser substituídos por pessoas

novas, talvez japoneses ou coreanos, que pelo menos sabem fazer carros econômicos e com baixo consumo de combustível.

Estamos acostumados a encontrar esse tipo de decadência e devastação no leste europeu e nas antigas repúblicas soviéticas, mas não fomos ensinados a ver isso por aqui também. Nós, ocidentais, fomos educados com a teoria de que essas sociedades viviam sob o domínio do mal, um império ineficiente — onde a vontade e a determinação do povo eram esmagadas — e que essa decadência é o resultado disso. Mas será que a vontade popular, se ela houvesse tido chance de manifestar-se naqueles países, teria chegado a algo diferente? Será que nós, com as nossas pretensas democracias, não chegamos ao mesmo lugar?

A realidade à minha frente contrasta com o que me ensinaram na escola. A realidade que vejo mostra que não há nenhuma diferença e que, independente de qualquer ideologia, o resultado final é praticamente o mesmo. Certo, estou exagerando; da janela do trem ou da minha bicicleta, às vezes só consigo ver a parte dos fundos de tudo, o que pode ser injusto.

O trem começa a se afastar da cidade. É possível ver os fundos das fábricas. Videiras kudzu. Madressilvas. Sumagres com ramos frondosos. Cercas de metal. Lixo. Pneus velhos e peças enferrujadas de caminhão. Ruas idênticas com fileiras de casas idênticas — lares de trabalhadores como em um romance de Dickens. Um *outdoor* dizendo “Eu Te Amo, Minha Querida”. Estacionamentos e garagens de caminhões. E então, de repente, já estamos fora da cidade. Garças voam sobre pântanos e atravessam a água suja. A floresta secundária da costa leste aparece — uma densa concentração de pequenas árvores raquíticas.

## **Detroit**

Saio do centro e vou pedalando até os subúrbios. É um passeio incrível — é como uma linha do tempo que mostra a história da cidade, com suas glórias e fracassos. Detroit não é muito diferente de várias outras cidades dos Estados Unidos, mas seus altos e baixos foram mais dramáticos. A região central da cidade tem um centro de convenções e um estádio. Há também uma área de comércio que, como em Baltimore, já passou por dias muito melhores — e agora se resume em maior parte a maltrapilhas lojas de descontos que vendem perucas e artigos importados vagabundos. Há uma rua com restaurantes gregos em uma área chamada Greektown. Eles quebram pratos em alguns desses lugares, o que é bem divertido. Assim que saio do centro, começo a ver sinais de verdadeira devastação. Como em diversas cidades parecidas, Detroit é composta por anéis vagamente concêntricos de zonas de escritórios, indústrias, moradias de baixa renda, comércio e, por fim, os subúrbios. De início, à medida que me distancio do centro, vejo-me passando pelo que parecem ser as ruínas de um gueto, uma área dominada agora pela vegetação e voltando a se integrar à natureza: enormes terrenos baldios cobertos de grama e alguns cheios de entulho. Se você já viu fotos de Berlim depois da guerra, pode imaginar como é esta área — desolada, deserta. Há sinais aqui e ali de casas ainda habitadas, mas, em sua maior parte, o lugar é um cenário pós-apocalíptico perfeito.



Brush Park, Michigan. © Yves Marchand e Romain Meffre

Seguindo em frente, entro no distrito da indústria leve, ou antiga indústria leve, já que grande parte desta área também já foi abandonada. Futuros condomínios ou lofts para artistas, talvez — se aqui fosse Londres ou Berlim. Mas a pobre Detroit vem levando golpes sucessivos e as chances de uma possível recuperação parecem distantes. Por outro lado, se alguém me dissesse tempos atrás que o prédio residencial mais caro de Nova York ficaria hoje quase ao lado de Bowery, teria dito, “Você está sonhando, e cuidado para não pisar nesse sem-teto aí no chão”.

Quilômetros depois — passando por mais alguns bairros decrépitos, mas pelo menos mais habitados — chego aos subúrbios, onde vejo pequenas “vilas” e casas com jardins bem cuidados. Imagino que depois deste círculo suburbano, em algum lugar perto da agora famosa Eight Mile Road do Eminem, o mesmo filme comece a rodar de trás para frente; a desolação ressurgir, mas agora com um toque mais rural — estacionamentos de trailers e pequenas casas.

De certa forma, esse foi um dos meus melhores e mais memoráveis passeios de bicicleta. Uma pessoa de carro teria desviado por alguma via expressa, uma das notórias artérias de concreto da cidade, e nunca teria visto nada disso. Pedalar por horas bem ao lado desse cenário foi uma experiência visceral e desconcertante — e bem diferente do que ruínas antigas poderiam propiciar. Eu recomendo.



Michigan Central Station © Yves Marchand e Romain Meffre

## Sweetwater, Texas

Saio para comer em um restaurante do outro lado da estrada, em frente ao hotel onde estou hospedado. Meu filé está uma delícia — como seria de se esperar por aqui. A decoração do restaurante é toda em tons de vermelho — cadeiras, mesas e enfeites — em homenagem ao time de futebol americano do colégio local, os Mustangs. A parede atrás de mim tem uma pintura enorme de um técnico de futebol americano. Na mesa em frente, vejo um homem aplicar em si mesmo uma injeção de insulina após terminar de comer com a mulher. Ele faz isso com toda a destreza, casualmente, como alguém que olha para o relógio. É lindo.

O restaurante (o único perto do meu hotel, que não tem um lugar para se comer) não serve bebidas alcoólicas. Isso não me surpreende. Com as pessoas jantando tão cedo — para um nova-iorquino — e os vários municípios onde a venda de bebidas alcoólicas é proibida, já percebi que não estou mais em Nova York. Gosto de não estar em Nova York. Não tenho nenhuma ilusão de que o meu mundo seja melhor do que este aqui, mas me pergunto como algumas dessas restrições puritanas ainda se sustentam — a pressão para se dormir cedo e a ideia de que tomar uma bebida enquanto se come seja algo ruim. Imagino que beber — ainda que só uma ou duas taças de vinho durante o jantar — seja visto como um indício de fraqueza moral por aqui, assim como o uso de drogas. Isso pressupõe que dentro de nós se esgueiram desejos secretos por prazeres carnavais, sensuais e desenfreados, algo que deve ser cortado pela raiz por motivos pragmáticos. De certa forma, soltar-se talvez fosse mesmo um hábito a ser reprimido pelos primeiros colonos, já que os fazendeiros que se estabeleceram por aqui viviam sob condições bastante hostis. Nunca se sabe o que pode sair da garrafa depois que você tira a tampa. Se a vida é dura e você está lutando para sobreviver, escapar do caminho reto e estreito da realidade pode trazer sérias consequências. Portanto, a bebida, assim como as drogas, acaba sendo relegada a lugares “do mal” — bares decrépitos, escuros e deprimentes. De qualquer forma, os drogados e alcoólatras costumam ser criativos em suas próprias contraculturas. Ao serem proscritos eles criam os mesmos lugares “do mal” que essa punição tinha a esperança de erradicar.

O jornal local estampa um debate sobre a adoção ou não de um toque de recolher para os estudantes colegiais. Não está muito claro qual é o horário proposto, mas alguns dos estudantes que pretendem trabalhar depois da escola com certeza não conseguiriam ser admitidos caso seus turnos de trabalho extrapolassem o toque de recolher. Outros estudantes que praticam esportes e outras atividades depois das aulas também teriam problemas. A maioria desses jovens precisa voltar a pé desses trabalhos ou atividades, já que são novos demais para dirigir ou ainda não têm seus próprios carros, o que os faria correr o risco de serem pegos violando o toque de recolher.

Um dos estudantes citados no artigo comentou que desde o fechamento do ringue de patinação e de alguns outros lugares, não há mais nada para se fazer na cidade e que os jovens, completamente entediados, arrumariam algo para fazer de uma forma ou de outra, o que talvez possa trazer resultados destrutivos — toda essa energia adolescente precisa ir para algum lugar.

Por outro lado, alguns estudantes são a favor do toque de recolher, assim como os treinadores dos times locais de futebol americano, que parecem fazer o papel dos sábios anciões por aqui. Suspeito que essa proposta seja uma forma velada e não oficial de facilitar e legitimar as prisões de jovens mexicanos “vagabundos” — que sem dúvida parecem ser vistos como os maiores encraveiros por aqui.

Pedalo pela parte mais antiga da cidade. Um motel que antes ficava na estrada principal reitera a mensagem moral: se Jesus nunca falha, então o problema só pode ser com você.

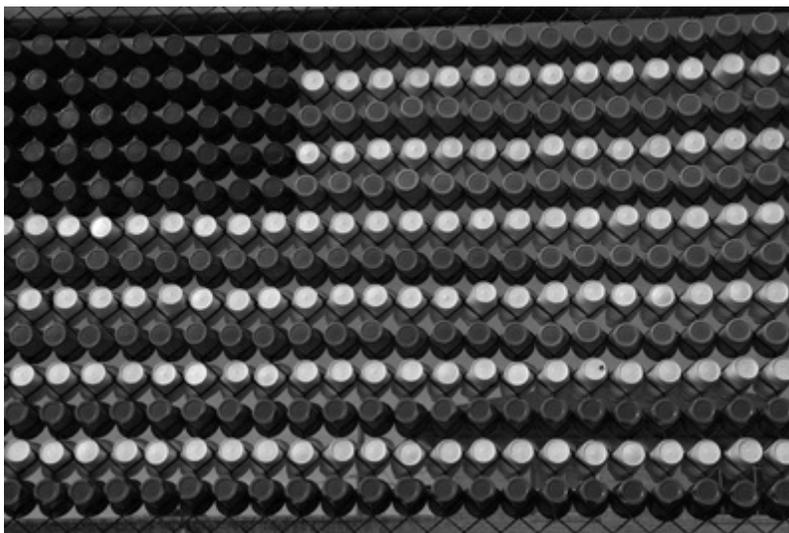


Pergunto-me se é esse fundamentalismo puritano, associado ao pragmatismo econômico, a razão pela qual prédios como este sejam tão triviais, comuns e aceitáveis por aqui.



Eles são de uma simplicidade linda e meramente funcionais e, com toda essa austeridade, estão em perfeito compasso com o lema do arquiteto Louis Sullivan do século XIX: “a forma advém da função”. Ele afirmava que “essa é a lei que impera sobre todas as coisas orgânicas e inorgânicas, de tudo o que é físico ou metafísico”. Ele queria dizer que isso não se trata apenas de uma diretriz de estilo ou estética. Trata-se de um código moral. É assim que Deus, o arquiteto supremo, trabalha. Essa humilde construção — e várias outras por aqui — seguiram esse lema à risca! Esses prédios representam o ápice dessa filosofia: eles fazem com que o trabalho dos modernistas do século XX pareça quase barroco — e, por consequência, menos ético.

Algumas pessoas estão vendendo melancias no estacionamento de um shopping, ao lado de uma bandeira dos EUA feita de copos plásticos enfiados em uma cerca.



Mais adiante, fica um cinema *drive-in* abandonado e uma igreja em um prédio de metal pré-fabricado com uma placa pedindo aos seguidores: “Juntem-se a Nós”.



## Columbus, Ohio

Passo de bicicleta por um parque industrial suburbano e chego à parte de trás de um complexo que inclui um shopping e uma rua “artificial” cheia de restaurantes e alguns condomínios. A noite está começando a cair, as lâmpadas de vapor de sódio se acendem e iluminam o estacionamento com seu brilho químico alaranjado. Os jardins planejados e de grama bem cortada ganham uma coloração esquisita sob essa luz estranha. Passar por este lugar é uma experiência quase sobrenatural. Isso me lembra de um filme em que os belos jardins e as ruas de curvas suaves contornadas por meios-fios brancos escondiam crimes violentos e perturbadores, além de experiências secretas que eram realizadas dentro de característicos prédios anônimos de estilo moderno. Ninguém repararia em qualquer comportamento estranho por aqui. Nada poderia parecer suspeito ou fora do normal. Vejo relances da estrada interestadual através das árvores de um bosque. Ela vai até Cleveland e Cincinnati. O ronco dos carros e caminhões passando é como uma distante música industrial de elevador, o som de uma máquina de ondas artificiais, ou uma conversa aos sussurros ouvida através de uma densa folhagem.

Para todos os efeitos, esse cenário perfeito ainda mantém sua familiaridade superficial, mas os verdadeiros motivos por trás de sua existência — sociais e sensoriais — foram eliminados. Áreas verdes imaculadas preenchem os canteiros nas ruas de acesso. Um bosque de árvores cheias de folhas cuidadosamente podadas suaviza os contornos das paredes espelhadas de uma empresa de pesquisas. Há câmeras escondidas instaladas em postes em meio aos galhos e placas discretas que alertam sobre a presença de cães de guarda — a única coisa que macula a sisudez e a seriedade de seja lá o que se passa ali dentro. A decoração e o paisagismo perfeito suscitam memórias de um determinado cenário — trata-se da “descrição” visual de algum lugar, mas sem ser esse lugar em si. Os arbustos e jardins bem cuidados são alusões que “apontam” e fazem referências ao arquétipo de uma cena bucólica. Todos os elementos necessários para a composição de um lindo cenário estão aqui, mas reduzidos a meros símbolos e metáforas. Essa é a imitação de um planeta com uma cultura bem desenvolvida de onde essas coisas originalmente evoluíram.

Pressinto que o mesmo impulso, que mantém as garrafas de cerveja e taças de vinho longe dos restaurantes locais e considera a simplicidade radical uma escolha arquitetônica mais

sábria, também estava envolvido na construção desta paisagem. O fundamentalismo religioso maluco que domina grande parte dos Estados Unidos cria lugares que, ao menos nas aparências, não contradizem nenhuma de suas bases religiosas. Mas tudo continua lá, um alicerce invisível, profundo e implícito, nos parques industriais com projetos paisagísticos e bizarros “não espaços” que invocam uma nostalgia por algo que nem sequer existe.

Na tevê em cima do balcão, o personagem de uma novela diz, “Você o matou! Você o sufocou com rosquinhas!”. Em uma outra cena, outra personagem principal — sentada em uma sala com um outro homem e uma senhora — se pergunta se está morta. O homem diz, “Não, você está viva”, e a outra mulher oferece a ela um prato de rosquinhas.

Entra uma propaganda. Cenas de um casal em um encontro enquanto a narração da mulher comenta em pensamento o quanto esse cara que uma amiga arrumou para ela é maravilhoso: “Ele é tão bonito e o QI dele é maior do que a minha conta bancária... mas ela não me disse que ele tinha... síndrome de Tourette”.

## Nova Orleans — Uma alternativa

Antes do furacão Katrina, já havia pedalado muitas vezes por Nova Orleans. A cidade é bastante plana, o que é um alívio para os joelhos. Em uma dessas viagens, descobri uma ciclovia que passa sobre alguns dos diques de terra. Foi maravilhoso; dava para ver o rio de um lado e a cidade que se estendia do outro.

Aqui existem poucas dessas estradas interestaduais, que costumam dividir e retalhar as cidades. Praticamente existe apenas a I-10, sobre seus imensos pilares de concreto, que serpenteia até o centro da cidade, tentando desesperadamente se manter acima de toda a decadência e humanidade lá embaixo. Nova Orleans era, e suspeito que ainda seja, uma das poucas grandes cidades dos EUA com personalidade, culinária, cultura, linguagem e música bastante próprias. Esta é uma cidade sempre inspiradora, mesmo tendo surgido em meio a grandes negligências e anos de abusos que só foram revelados ao mundo com a passagem do furacão.



Pedalo pela Magazine Street e depois pela St. Charles, onde o que à primeira vista parecem ser tufo de barba-de-velho nas árvores, na verdade são colares de Mardi Gras pendurados

nos estranhos galhos, quadra após quadra — e ainda nem é época de Mardi Gras.

O clima por aqui é bem aberto — as pessoas olham para você, falam com você e são incrivelmente amigáveis. É um pouco parecido com o Brasil nesse sentido, com um toque mais africano, principalmente na forma como as pessoas se cumprimentam, com certeza mais intensa do que em Denver ou San Diego, onde as pessoas desviam o rosto e ficam desconfiadas se você diz “olá”. Embora possa parecer estranho dizer isso sobre o extremo sul dos EUA, esta também parece ser uma das cidades menos racistas do país em certos aspectos. Sei que isso pode não ser totalmente verdadeiro, mas, em meio à hegemonia branca de sempre, percebo que existem mais negros controlando comércios, projetos culturais e empresas por aqui do que em várias outras cidades. Sinto aqui um pouco menos do ódio, medo e desconfiança que muitas vezes permeiam as cidades norte-americanas — embora eu saiba que este é um lugar de pobreza e desalento para muitos. O desespero e os crimes violentos também estão presentes aqui.

Gostaria de acreditar que alguns dos aspectos positivos desta cidade vêm em parte da herança afro-americana, mas aí me lembro da minha cidade natal — Baltimore — cuja maioria da população é negra, ou de Washington, DC, também conhecida como Cidade Chocolate, que, quando eu era jovem, tinha 70% de moradores negros. A não ser pelos prédios governamentais ou enclaves brancos, esses lugares, e seus centros urbanos, são deprimentes, tristes e perigosos. Deve haver outros fatores em ação nesta cidade que a impediram de seguir pelo mesmo caminho das outras. Talvez a postura católico-romana dos franceses em relação ao pecado e ao prazer tenha ajudado a tornar a sensualidade africana mais aceitável por aqui. Esse meu palpite se baseia na semelhança de Nova Orleans com cidades latino-americanas como Havana, Lima, Cartagena e Salvador, onde a mistura de elementos africanos e do catolicismo romano também produziu resultados espetaculares na música e na cultura.

Também sinto uma alienação muito menor entre as pessoas e seus trabalhos por aqui. Talvez porque a maioria das empresas é local ou porque as pessoas se relacionam entre si de maneira diferente. Seja qual for a explicação, esta é uma das poucas cidades dos EUA que se concentra em viver, embora a vida esteja longe de ser fácil por aqui e grande parte dessa energia tenha sido devastada, bem como uma boa parcela da infraestrutura local, pelo furacão Katrina e a falta de ajuda. É triste ver como uma das poucas grandes cidades dos EUA com uma personalidade tão singular acabou sendo abandonada e esquecida sob as águas.

Por muitos anos, achei surreal, intrigante e completamente bizarro andar de bicicleta por zonas mortas, subúrbios devastados ou áreas centrais que mais pareciam ruínas. Esses cenários tão estranhos são cativantes. Mas isso já não é mais tão novo para mim e agora me sinto mais atraído por lugares em que posso pedalar por trilhas e parques ao lado de rios e lagos, e não em acostamentos de vias expressas, respirando fumaça e arriscando a minha vida.

## **A renascença de Pittsburgh**

Encontro-me com meu amigo, John Chernoff, que é professor, escritor e baterista, na Mattress Factory, um espaço de arte na zona norte da cidade. Ele me fala sobre as finanças da cidade e as transformações pelas quais ela está passando. Alguns moradores da velha guarda

ainda se lembram de quando Pittsburgh era barulhenta e enfumaçada. Graças à fumaça das fundições, o pó de carvão e a fuligem dos sistemas de aquecimento a carvão das casas, o céu muitas vezes ficava escuro ao meio-dia. Nuvens negras cobriam a cidade pela maior parte do ano. É difícil imaginar como um cenário tão apocalíptico poderia ser real, mas era. Imagino que devam existir várias cidades assim na China hoje em dia.



W. Eugene Smith/Black Star

A última siderúrgica fechou há pouco tempo. As fábricas foram demolidas e essas áreas agora são chamadas de campos marrons — em especial as que estão sendo revitalizadas. John comenta que “os novos empreendimentos à margem do rio são todos em campos marrons. Várias áreas estão passando por uma grande reconstrução, como o lugar da antiga fundição Homestead, onde agora existe um empreendimento chamado Waterfront. Na zona sul, onde antes ficavam as antigas fábricas de aço Jones e Laughlin, a revitalização também já começou. Um ‘campo marrom’ é uma área que foi limpa e preparada para revitalização ou reaproveitamento”.

Durante seus dias de glória, essas fundições eram imensas — a maior delas se estendia por quilômetros ao longo da margem do rio. Os pequenos vales que despontam do rio principal eram ocupados cada um por suas próprias minas e pequenas cidades dormitório para os trabalhadores, além de igrejas que se espremiavam no espaço restante. Uma lei, que ainda existe, diz que se uma reserva de carvão for encontrada embaixo da sua casa, você é obrigado a permitir que ela seja explorada.

Agora, é claro, com o desmantelamento de toda essa indústria, muitas dessas pequenas cidades estão abandonadas, assim como já aconteceu antes com vários bairros de Pittsburgh. Mas em 2005, outras partes começaram a ressurgir, voltando à vida, de uma forma ou de outra. No ano 2000, o desemprego em Pittsburgh era maior do que em Detroit ou Cleveland —

as coisas estavam muito feias. Pessoas que antes ganhavam vinte e três dólares por hora em fundições de aço agora estavam tendo que trabalhar em restaurantes. Muitos abandonaram a cidade, e os que ficaram ainda tinham a esperança de que a indústria de aço voltasse à ativa. Isso não aconteceu, mas a maioria das pessoas acabou indo para o ramo da saúde ou da tecnologia, em empregos que não pagavam muito bem — mas com algumas reestruturações, eles conseguiram seguir em frente.

A cidade ainda está praticamente falida, especialmente após construir dois estádios espetaculares um bem ao lado do outro. Os eleitores foram contra os gastos com os estádios, mas uma proposta reformulada conseguiu ser aceita; agora as contas estão vencendo, e como não houve um aumento de impostos para que elas pudessem ser pagas, as dívidas estão imensas. A bancada republicana vetou qualquer tipo de aumento de impostos, especialmente nos subúrbios mais abastados, então outros serviços tiveram que ser cortados para a construção dos estádios: as piscinas municipais foram fechadas e o efetivo policial foi diminuído. O fardo dos gastos e impostos acabou ficando com aqueles que ainda moram na cidade em si, especialmente os mais pobres.

Por sorte, alguns dos oligarcas locais — os Heinzes, os Mellons e alguns outros — continuam vivendo por aqui e não querem que a cidade vá para o buraco. Por isso mesmo, estão trabalhando para revigorar o centro, quadra por quadra, centímetro por centímetro, e encontrar formas de conseguir dinheiro da camada mais rica de proprietários das terras locais. Os grandes arrendatários da cidade hoje em dia, nessa era pós-indústria pesada, são escolas e hospitais, que infelizmente não pagam impostos, então alguma outra coisa precisa ser feita para aumentar a arrecadação. A cidade precisa dar algum jeito de arrumar dinheiro ou essas instituições também terão que fechar as portas. Mas John e muitos outros parecem otimistas com a situação. John me explica: “A cidade não está falida só por causa dos estádios. Existem vários fatores em cena, como o encolhimento da população. A exemplo de várias outras cidades, Pittsburgh sofre com a falta de financiamento federal e estadual. Além dos oligarcas, muitas pessoas estão trabalhando para mudar as coisas — grupos de comunidades de base e pequenos negócios estão se mobilizando por toda parte. A padaria que nós visitamos em Millvale é um exemplo de negócios abertos em bairros antigos para ajudar na revitalização dessas áreas”.

Vários projetos desastrosos de renovação urbana dos anos 60 e 70 ainda precisam ser consertados. Uma linda via expressa corta a zona norte ao meio, isolando os estádios e todos os estabelecimentos relacionados do resto dos outros bairros locais. John comenta: “Diversos esforços comunitários estão sendo feitos para resolver essas questões, como a dos bairros da zona norte em volta dos estádios. As casas restauradas que nós vimos em volta do centro da zona norte e das ruas da Guerra Mexicana valem muito dinheiro agora”.

Os projetos habitacionais criaram áreas de alta criminalidade. Os bairros que foram considerados irrecuperáveis — que não receberam a “dádiva” da revitalização urbana naquela época, bairros espalhados aqui e ali com casas de trabalhadores imigrantes — são os que estão voltando à vida agora. Alguns deles são lindos. Eles ainda têm bares, lojinhas de bairro e pedestres pelas ruas. Eu via o mesmo tipo de coisa acontecendo em Milwaukee.

Depois do almoço, nós visitamos uma igreja em Millvale que me recomendaram por ter pinturas interessantes. Millvale é uma antiga vila de mineiros instalada em um daqueles

pequenos vales a alguns quilômetros rio acima. As ruas estão cheias de lojas abandonadas, mas uma padaria francesa, bem como John havia me dito, está lá em sua corajosa empreitada. Compro um bolo, já que é meu aniversário.

A igreja desta cidadezinha é croata, e as pinturas, de Maxo Vanka, são espetaculares. Ele é o Diego Rivera de Pittsburgh, eu diria. As pinturas foram feitas ao longo de oito semanas em 1937 e cobrem o interior da igreja. É claro que há uma imagem da Virgem segurando uma criança, mas abaixo dela, por exemplo, de cada lado do que agora é o altar, ficam imagens de croatas: à esquerda, vê-se uma multidão de croatas do velho mundo e outra do novo à direita; com uma fundição de aço soltando fumaça atrás deles.

Ainda mais incomuns para uma igreja são os traços políticos e antibélicos das pinturas que espelham a crucificação — viúvas chorando sobre um soldado em um caixão contendo um cadáver ensanguentado e cruzes cobrindo uma colina atrás delas. Uma outra parede mostra a corrupção da justiça: uma figura usando uma máscara de gás segura uma balança em que o ouro pesa mais do que o pão. Fica claro que a 1ª Guerra Mundial teve um grande impacto em Maxo.

Em uma das imagens, a Virgem, prestes a levar um golpe de baioneta, separa dois soldados.

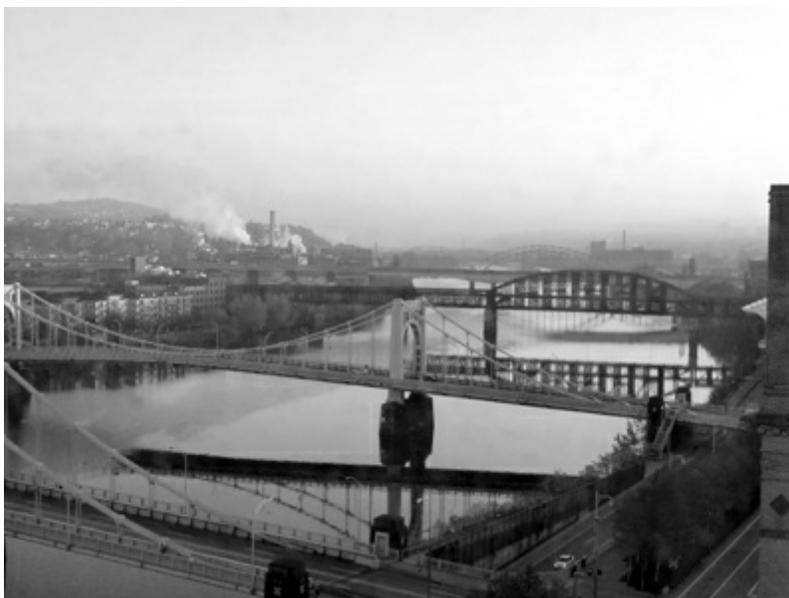


Em outra pintura, um oligarca vestido como a Morte lê um relatório financeiro enquanto dois servos negros lhe servem um prato de frango. Por fim, há uma outra com Jesus sendo perfurado por uma baioneta em uma espécie de segunda crucificação.



Um material bastante forte e ousado para confrontar os paroquianos dominicais. As pinturas estão precisando urgentemente de uma restauração — anos de fuligem de carvão as escureceram. Mas ainda existe esperança de que elas sobrevivam e sejam limpas em breve.

Em uma visita mais recente, pedalei pelas colinas que, exceto pela região costeira, espalham-se por toda a cidade, tornando-se um desafio para os ciclistas. Já percebi mudanças desde minha última visita, quatro anos atrás. Parece que a cidade está fazendo mais do que apenas se aguentar em pé — a região de atividades culturais no centro fica cheia nos finais de semana, os pequenos bairros estão fervilhando com bares de esquina e mercadinhos, o distrito comercial ainda tem suas lojas movimentadas e, pelo que eu soube, as pessoas estão começando a voltar para a cidade. A volta dos moradores é essencial para o renascimento de Pittsburgh, já que serão eles os responsáveis pela criação de uma nova base de contribuintes e de energia humana que permitirá que o projeto iniciado pelos Heinzes e várias outras pessoas siga em frente por conta própria.



Às vezes, um renascimento pode começar em uma região e se espalhar pelas áreas à sua volta — se elas não estiverem separadas ou isoladas. Artistas se mudam para um antigo bairro industrial e logo são seguidos por cafés e mercearias. Uma casa noturna é inaugurada, depois uma galeria de arte e uma livraria. Os empreiteiros transformam galpões em condomínios de

luxo e o processo recomeça em algum outro lugar. Ou, como em alguns centros como o de Kansas City, um empresário local pode decidir fazer shows em algum lugar como o Uptown Theater, uma casa de shows em uma parte problemática da cidade que estava prestes a ser demolida. É uma oportunidade de negócios e uma demonstração de fé. Um bar abriu ali perto, uma loja de discos e, em pouco tempo, a área começou a ficar mais habitável. Às vezes, um investimento significativo pode disparar uma cadeia de eventos. Os Heinzes fizeram algo parecido no centro de Pittsburgh, restaurando os teatros e centros de arte, o que atraiu outros negócios. Está dando certo.

\* \* \*

Embora eu tenha descrito um panorama um tanto sombrio, nem todas as cidades dos EUA estão desmoronando em meio a indústrias moribundas, decisões estúpidas de planejamento urbano ou movimentações demográficas de cunho racial. As coisas não precisam ser assim. São Francisco, Portland, grande parte de Seattle, a maior parte de Chicago, Minneapolis, Savannah e várias outras cidades são ótimas e cheias de vida. Estes são lugares que estão se saindo bem, onde a qualidade de vida melhorou muito ou nunca chegou a ter problemas sérios. De certa maneira, a recente crise financeira pode ser uma ótima oportunidade. Opções sustentáveis, transportes públicos e ciclovias não são mais alvos de piadas. O congressista Earl Blumenauer, um antigo defensor da bicicleta como meio de transporte público, acha que agora é a hora dessa virada.

Algumas dessas outras cidades que eu visitei também podem se recuperar. Em geral, basta um pouco de vontade política e uma ou duas mudanças significativas para que os avanços comecem a ocorrer por si mesmos. Por via de regra, as cidades usam menos energia *per capita* do que as comunidades suburbanas em que as pessoas vivem mais afastadas umas das outras. Assim sendo, com o aumento de preços da energia, todas essas ruas urbanas imundas podem oferecer novas oportunidades. A economia afundou, os Estados Unidos podem perder seu lugar como a potência número um do mundo, mas isso não significa que muitas dessas cidades não possam se tornar ainda mais habitáveis. A vida ainda pode ser boa — não apenas boa, ela pode ser até melhor do que a maioria de nós consegue imaginar. Um bairro de operários pode ser cheio de vida. Em geral, um bairro com diversos tipos de pessoas e negócios é um bom lugar para se viver. Seria até interessante se houvesse uma lei obrigando os empreiteiros a criarem áreas com diferentes tipos de comércio e de pessoas em seus projetos de revitalização, porque esses são os tipos mais vigorosos e saudáveis de comunidades.

<sup>1</sup> N.T.: Tendência demográfica e sociológica em que a população branca abandona uma determinada região urbana em decorrência de conflitos raciais e se muda para subúrbios racialmente segregados.

<sup>2</sup> N.T.: “Ele conseguiu o que queria, mas perdeu o que tinha”.